

Ελευθερία Παπαδάκη-Λάππα

Δρ. Οικονομικής Ιστορίας

Λιμάνι, σιδηροδρομικό δίκτυο και Λαύριο (19ος και 20ός αιώνας)

ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ 20^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ χαρακτηρίζεται από ένα μετασχηματισμό και μια ανακατανομή των αστικών συγκεντρώσεων, πράγμα που επέβαλε την αντικατάσταση του αστικού λεγόμενου δικτύου αλλά και το μετασχηματισμό του. Οι νησιωτικές πόλεις παρακμάζουν και οι παλαιές δίνουν τη θέση τους σε νέους οικισμούς και σε νέες πόλεις και περιοχές, π.χ. Πελοπόννησος, Θεσσαλία, Βόλος κλπ. Η ενσωμάτωση της Θεσσαλίας, η κατασκευή των σιδηροδρόμων [περιοχή Βόλου κλπ.] η σύνδεσή τους με τον Πειραιά αποτέλεσε τεράστιο βήμα επικοινωνίας και προόδου (αρχές 20ού αιώνα) αλλά και βιομηχανικής συγκρότησης. Τελικά συγκροτούνται οι βασικές αρτηρίες, οι ορίζοντες είναι πλέον εθνικοί και βασίζονται τόσο στο συγκοινωνιακό δίκτυο όσο και σε λιμενικά έργα. Οι σχέσεις των πόλεων σε εθνικό δίκτυο διαφοροποιήθηκαν και η παρέμβαση του Λαυρίου με τα λιμενικά και σιδηροδρομικά έργα αλλά και η σύνδεση του Λαυρίου με τα δίκτυα που ήδη προϋπήρχαν έδωσε ώθηση και εκσυγχρονισμό στην περιοχή αναδεικνύοντάς την πλέον σε σημαντικό κέντρο ανάπτυξης.

Οι πρώτες αναφορές που έχουμε για αμαξιτές οδούς και σιδηροδρόμους για την Ανατ. Αττική αλλά και για τη Λαυρεωτική εμφανίζονται στο αρχείο Βοβολίνη, φάκελος Σερπιέρι, "εργαστήρια του Λαυρίου όρους, Αναστασόπουλος, ιστορία της Ελληνικής βιομηχανίας, κατασκευή ελληνικών σιδηροδρόμων, εταιρεία μεταλλουργείων Λαυρίου κλπ." Αναφέρεται μάλιστα στο ημερολόγιο Βρεττού "κατασκεύασε προκουμιάς, αμαξιτάς οδούς και λιθόκτιστους γεφύρας, δεξαμενάς ύδατος κλπ."

Όσα ιστορικά δεδομένα υπάρχουν τον 19ο αιώνα και αναφέρονται στην ιστορία του Λαυρίου σχετίζονται με αναφορές σε πρωτογενή μέσα φορτώσεως και εκφορτώσεως, πλημμελή οργάνωση των τελωνείων, υψηλά κόμιστρα σιδηροδρόμων και άλλα τεκμήρια συνοδευτικά της λειτουργίας της βιομηχανίας. Η περιοχή που αναπτύχθηκε περισσότερο σχετίζεται με το λιμάνι του Λαυρίου, αφού η βόρεια πλευρά καλύπτεται από σκουριές και άλλα υπολείμματα, κυρίως οι ελώδεις εκτά-

σεις όπως γύρω από την πλατεία Ηρώων, διότι από εκεί συνέφερε την εταιρεία να ξεκινήσει. Στην περιοχή γύρω από το λιμάνι η επικοινωνία ήταν ευκολότερη διά θαλάσσης κυρίως για τη μεταφορά υλικών αλλά και γιατί υπήρχαν μεγάλες σωροί εκβολάδων με στερεά απόβλητα. Στο συγκεκριμένο σημείο, δηλαδή κοντά στο λιμάνι, έπρεπε να στηθούν παραπήγματα για τη διευκόλυνση της παραλαβής των υλικών. Κρίθηκε βέβαια απαραίτητη και η κατασκευή σκάλας φορτοεκφόρτωσης στο λιμάνι του Λαυρίου όπως αναφέρθηκε αναλυτικά στη ΙΑ΄ Επιστημονική Συνάντηση Ν.Α. Ατικής και στην έκδοση του Εθνικού Μετσόβιου πολυτεχνείου, *Ιστορικός και βιομηχανικός εξοπλισμός στην Ελλάδα, μεταλλουργεία*, κεφάλαιο 2ο.

Η πολιτική των εταιρειών σε σχέση με το λιμάνι είναι σημαντική, αφού οι επιχειρήσεις εγκαθιστούν τα διευθυντικά στελέχη γύρω από το λιμάνι και για λόγους καλών εντυπώσεων, αλλά και για κοντινότερη πρόσβαση στους ιθύνοντες των επιχειρήσεων. Πιο εμπειριστατωμένη ανάλυση για το λιμάνι του Λαυρίου βρίσκουμε στον Χαριτάκη, ο οποίος, σχολιάζοντας τα μέσα συγκοινωνίας και την ελληνική βιομηχανία κυρίως της περιοχής, αναφέρει ότι οι βιομηχανίες που απευθύνονται σε εξαγωγές και κυρίως εκείνες που βρίσκονται κοντά σε λιμάνια είναι σε πλεονεκτική θέση εξαιρουμένων των πρωτογενών μέσων φορτώσεως και εκφορτώσεως που επιβαρύνουν τόσο τα εισαγόμενα όσο και τα εξαγόμενα προϊόντα. Αυτό ήταν ίσως και η αιτία κατασκευής της Γαλλικής σκάλας που αποτελεί στοιχείο αναφοράς για το Λαύριο από το 1880 που κατασκευάστηκε μέχρι σήμερα. Η σημαντική θέση του λιμανιού του Λαυρίου αναφέρεται στον Κορδέλλα “εν δε τω έτει 1860, ότε το πρώτον επεσκέφθην τον λιμένα του Λαυρίου των εργαστηρίων, είδον εν αυτώ μίαν αλιευτικήν λέμβον προσωρημένην, σήμερον μετά 40ετίαν, βλέπω προσωρημένα παντοδαπά ατιμόπλοια πασών σχεδόν των Ευρωπαϊκών εθνοτήτων.

Ούτω εν έτει 1899 κατέπλευσαν εν τω λιμένι Λαυρίου εν όλω 231 ατιμόπλοια προς φόρτωσιν σιδηρολίθου, μολύβδου, σρεϊς, και άλλων ορυκτών και εκφόρτωσιν καυσίμου ύλης και εμπορευμάτων. Απέπλευσαν εξ αυτών με φορτίον 194, άνευ δε φορτίου 37”.

Αναφέρεται μάλιστα στον Κορδέλλα ότι η επικοινωνία με την Αθήνα γινόταν κυρίως ατιμοπλοϊκώς ή οδικώς με αμαξιτή οδό 70 χιλιομέτρων που ένωνε τα εργαστήρια με την Αθήνα. Όμως η εταιρεία Roux για ασφαλέστερη διακίνηση χρημάτων και ανθρώπων χρησιμοποιούσε μικρό ατιμόπλοιο. Οι εταιρείες της Λαυρεωτικής, όπως η εταιρεία Νικίου, είχαν υπολογίσει και το κόστος του μεταλλεύματος ανά τόνο που για τη συγκεκριμένη εταιρεία στείχιζε 14 φρ./τόνο. Όμως μέχρι τη φόρτωσή του στο πλοίο ήταν 8 φρ./τόνο.

Η αξία του λιμανιού της Λαυρεωτικής εμφανίζεται και μέσα από την εγκατάσταση της Ελληνικής εταιρείας, αφού η τοποθέτησή της πλησίον του λιμανιού θεωρήθηκε απαραίτητο στοιχείο για τις φορτωεκφορτώσεις υλικών μεταλλουργικών προϊόντων, καυσίμων κλπ.

Η αποβάθρα της Ελληνικής εταιρείας ολοκληρώθηκε μέχρι το 1870 και ήταν κτιστή. Αναφέρεται μάλιστα ότι στο λιμάνι του Λαυρίου κάθε έτος, για μεταφορά καυσίμων ή παραλαβή προϊόντων, προσορμίζονταν γύρω στα 60 ατμόπλοια, κυρίως Αγγλικά, χωρητικότητας 1.500 έως 3.000 τόνων το κάθε ένα, όπως αναφέρει ο Αναστασόπουλος στην *Ιστορία της Ελληνικής βιομηχανίας*.

Πριν από την εγκατάσταση της εταιρείας των μεταλλουργείων Λαυρίου και πριν από την κατασκευή του λιμανιού συναντάμε ένα πρόχειρο λιμάνι που εξυπηρετεί και στη μεταφορά χρημάτων και προσωπικού με ατμόπλοια μέσω Πειραιώς. (έκθεση Δεληγεώργη 1872). Πιο συγκεκριμένα, για την εξυπηρέτηση της εταιρείας των μεταλλουργείων του Λαυρίου αγκυροβολούν στο λιμάνι του Λαυρίου ιστιοφόρα πλοία από την Αγγλία που μετέφεραν καύσιμη ύλη (κωκ, λιθάνθρακα κλπ.). Ο Αναστασόπουλος αναφέρει ότι "εις τον λιμένα του Λαυρίου καταπλέουν κατ' έτος προς μεταφοράν καυσίμων ή παραλαβής προϊόντων περί τα 60 ατμόπλοια, κυρίως Αγγλικά, χωρητικότητος 1.500 έως 3.000 τόνων έκαστον".

Οι αναφορές του Μαρκεζίνη για το θέμα του Λαυρίου, συγκεκριμένα όσες σχετίζονται με την *πολιτική ιστορία του νεότερης Ελλάδας* σχετίζονται κυρίως και με τη βελτίωση του λιμανιού του Λαυρίου.

Η Αθηνά Κακούρη στο χαρταετό καταδεικνύει ότι караbiές έφευγε στο εξωτερικό το μετάλλευμα, η εταιρεία κέρδιζε κλπ.

Όσον αφορά τις λιμενικές εγκαταστάσεις, αυτές βρίσκονται κοντά στα εργαστήρια των εταιρειών προκειμένου να είναι εύκολη η εξυπηρέτηση της μεταφοράς των προϊόντων. Το λιμάνι τελικά χρησιμοποιήθηκε και σαν αποδέκτης των σιδηρομεταλλευμάτων της Γαλλικής εταιρείας που προορίζονταν για εξαγωγή. Η χρησιμότητα του λιμανιού εμφανίζεται και στην εταιρεία Σέριφος-Σπηλιαζέζα.

Το 1898 η εταιρεία Δάρδεζα κατασκευάζει σιδερένια αποβάθρα φόρτωσης στη θέση Άγιος Νικόλαος, καθώς και σιδηροδρομική γραμμή που θα ενώνει την αποβάθρα με τις γραμμές του σιδηροδρόμου Αττικής.

Ο συνδυασμός σιδηροδρόμου και λιμένος απέφερε εξοικονόμηση εξόδων σε μηχανήματα αλλά και σε εργαλεία στην εταιρεία Δάρδεζα που υπολογίζονταν σε 20.000 δρχ. περίπου ανά έτος. Η εταιρεία Δάρδεζα ολοκλήρωσε την αποβάθρα φόρτωσης του Αγίου Νικολάου το Δεκέμβριο του 1899 όπως και την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής και άρχισαν να χρησιμοποιούνται από τον Ιανουάριο του 1900 για μεταφορές φορτώσεις και εκφορτώσεις με σημαντικά κέρδη. Η χρησιμότητα του λιμανιού είχε προβλεφθεί και από την ελληνική εταιρεία που είχε κατασκευάσει σιδηροδρομικό δίκτυο από τη συνοικία Κυπριανός και μέχρι το λιμάνι όπου συναντάμε και αποθηκευτικούς χώρους.

Πώς όμως αργότερα η ΑΚΕΛ εκμεταλλεύθηκε το λιμάνι της Λαυρεωτικής;

Η προβλήτα του λιμανιού συνδέεται με την ΑΚΕΛ από το 1941 και μετά. Αρχικά ανήκει στην εταιρεία μεταλλουργείων Λαυρίου, αργότερα στην Thracian Mineral

Product και στη συνέχεια στην ΑΚΕΛ. Εμφανίζονται ναυλοσυμφωνητικά αλλά και ασφαλιστικές εταιρείες μέσα από ασφαλιστικά συμβόλαια επί εμπορευμάτων διά ιστιοφόρων. Με την έναρξη του πολέμου καταβάλλονται αποζημιώσεις για τις μεταφορές εμπορευμάτων προς την Thracian mineral product που κατέχει ιδιόκτητη προβλήτα. Η προβλήτα αυτή αργότερα μεταβιβάζεται στην Εθνική τράπεζα. Την συγκεκριμένη περίοδο που η ΑΚΕΛ εκμεταλλεύεται το λιμάνι του Λαυρίου τα ασφαλιστικά συμβόλαια που εμφανίζονται επί εμπορευμάτων διά ιστιοφόρων αναφέρουν (Αθηναϊκή –Ανώνυμος Ασφαλιστική κλπ. – Εν Πειραιεί ...). Οι φορτώσεις και οι εκφορτώσεις στο λιμάνι της Λαυρεωτικής είναι συχνές, διότι αναφέρονται και γενικοί όροι που καλύπτουν τις συγκεκριμένες μεταφορές.

Μέχρι την έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου συναντάμε καταβολή αποζημιώσεων από μεταφορές εμπορευμάτων προς την Thracian mineral products που κατέχει στο λιμάνι ιδιόκτητη προβλήτα. Η προβλήτα αυτή, όπως προαναφέραμε, μεταβιβάζεται αργότερα στην Ε.Τ.Ε. οπότε όταν σταματά να λειτουργεί η Thracian mineral products η Ε.Τ.Ε. κατέχει ιδιόκτητη προβλήτα και καταρτίζει και τιμολόγιο δικαιωμάτων εκφορτώσεων και φορτώσεων σε συνεργασία με το λιμεναρχείο και το τελωνείο Λαυρίου. Η Ε.Τ.Ε. και η λιμενική επιτροπή του Λαυρίου εμφανίζονται να βρίσκονται σε αντιπαράθεση οπότε τα πλοία προσεγγίζουν σε άλλα λιμάνια και τελικά βλάπεται το λιμενικό ταμείο από έλλειψη εσόδων. Η προβλήτα του λιμανιού δεν είναι σε καλή κατάσταση οπότε αναφέρεται στο έγγραφο 214/14.10.1945 ότι η προβλήτα χρήζει άμεσης επισκευής λόγω αρκετών ζημιών που έχει υποστεί κατά τη διάρκεια του πολέμου. Η αναπροσαρμογή των δικαιωμάτων εισπράξεων ήταν απαραίτητη οπότε ορίζεται πολιτοφυλακή για την είσπραξη των δικαιωμάτων της φορτοεκφόρτωσης των πλοίων.

Με το ειδικό τέλος που επιβαρύνονται τα εμπορεύματα, παρακράτημα, δεν επιβαρύνονται οι αποστολές του Διεθνούς Ερυθρού σταυρού, όσα μεταφέρονται για λογ/σμό του ελληνικού δημοσίου και όσα μεταφέρονται για λογ/σμό των αρχών κατοχής. Τελικά υπάρχει διαφοροποίηση του παρακρατήματος ανάμεσα στο λιμάνι του Λαυρίου από άλλα λιμάνια όπως της Ραφήνας, του Πόρτο Ράφτη και της Αναβύσσου.

Άρα εκείνο που προκύπτει συμπερασματικά είναι ότι υπάρχει ανταγωνισμός ανάμεσα στο λιμάνι του Λαυρίου και στα λιμάνια των υπολοίπων περιοχών, αφού η έλλειψη πρόσβασης στο λιμάνι του Λαυρίου λόγω των υπερβολικών αυξήσεων οδηγεί τους λιμενεργάτες σε ανεργία. Αυτό εμφανίζεται μέσα από τα λόγια του προέδρου των λιμενεργατών αναφέροντας ότι “το λιμάνι θα κλείσει, των εμπορών τρεπομένων προς Ραφήνα, Αναβύσσο, Πόρτο Ράφτη κλπ. και ότι εξ αυτού θα επέλθει ανεργία εις την εργατική των τάξιν ότι θα διαμαρτυρηθούν εις το υπουργείον και εν τέλει η τράπεζα δεν έχει το δικαίωμα να απαγορεύσει την χρήσιν της προβλήτας κλπ. Προς το σκοπόν τούτον εκαλέσαμεν τον πρόεδρον των εργατών

λιμένος Λαυρίου όστις και πράγματι προσήλθεν εις το γραφείον μας, μετά δύο ετέρων συναδέλφων του προς τον σκοπόν της εκ μέρους μας διαφεύσεως της αδεσπότου ταύτης πληροφορίας, ήτις τόσον τους εθορύβησεν και εν του διακανονισμού του ζητήματος τούτου κλπ.”

Η σημασία του λιμανιού του Λαυρίου εμφανίζεται κυρίως από την προμήθεια πρώτων υλών για την ΑΚΕΛ από το εσωτερικό της χώρας, κυρίως από το Αλιβέρι της Εύβοιας, που προμηθεύεται λιγνίτη με τη μίσθωση ιστιοφόρου. Άρα το λιμάνι δικαίωσε την απαίτηση των φορέων για περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση όπως και για τη μεταφορά εμπορευμάτων από το λιμάνι του Πειραιά προς το Λαύριο, αλλά και τη σύνδεση του λιμανιού με τη σιδηροδρομική γραμμή για μεταφορά εμπορευμάτων από Πειραιά προς Λαύριο. Η μεταφορά υλικών προς την ΑΚΕΛ σκόνταφτε και σε διάφορα εμπόδια, αφού απαιτείται ειδική διευκόλυνση και άδεια για μεταφορά υλικών από το λιμάνι της Ζακύνθου προς το Λαύριο. Παράλληλα έπρεπε να υπάρχει μεταφορά και γυψολίθου αλλά και καυσόξυλων προς την ΑΚΕΛ.

Όσον αφορά το σιδηρόδρομο της Λαυρεωτικής εμφανίζεται για πρώτη φορά σε έκθεση του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας Νικίου (1872-1891) και απευθύνεται στους μετόχους της εταιρείας (14 Ιουλίου 1883). Ο σιδηρόδρομος της Απτικής περνάει κοντά στο μεταλλείο Νικία. Μόλις ολοκληρωθεί η κατασκευή του σιδηροδρόμου από τα εργαστήρια μέχρι το μεταλλείο, αναμένεται και η μεταφορά των μεταλλευμάτων που θα αποφέρει μεγάλο κέρδος στην εταιρεία οπότε και μέχρι τον Ιούλιο του 1883 οι εργασίες του μεταλλείου εξακολουθούν χωρίς ένταση. Τα στοιχεία της εταιρείας που αναφέρονται στο επόμενο εξάμηνο μετά τον Ιούλιο του 1883 αναφέρουν ότι η μεταφορά των μεταλλευμάτων με το σιδηρόδρομο θα αποφέρει τεράστιο κέρδος.

Σε σχέση με το σιδηρόδρομο άλλη αναφορά βρίσκουμε και στην εταιρεία Σούνιο (1872-1874) και μνημονεύεται ότι κατεσκευάσθη σιδηρόδρομος 100 μέτρων από την εταιρεία.

Σύμφωνα με τον Κορδέλλα, η ελληνική εταιρεία μεταλλουργιών Λαυρίου επεξέτεινε τις εσωτερικές σιδηροδρομικές γραμμές μεταξύ των μεταλλείων και των καμίνων, κατασκεύασε τον σιδηρόδρομο από το Λαύριο στην Αθήνα μήκους 76 χιλ. που κόστισε 5.500.000 δρχ. και μπήκε σε λειτουργία το 1884. Αναφέρεται επίσης από την εταιρεία των μεταλλουργιών Λαυρίου ότι τελείωσε ο σιδηρόδρομος για να μεταφέρονται για πλύση τα φτωκά μεταλλεύματα από τα μεταλλεία στο πλυντήριο.

Η Ελληνική εταιρεία ίδρυσε το 1882 την "Εταιρεία σιδηροδρόμων Απτικής" και υπήρξε μέχρι το 1909 η κυριότερη μέτοχος. Η σιδηροδρομική γραμμή συνέδεε την Αθήνα με το Λαύριο μέσω Μεσογαίας, με διακλάδωση προς το Χαλάνδρι και την Κηφισιά.

Στο αρχείο ΕΛΙΑ αναφέρεται ότι στη συνεδρίαση της 13/11/1882 που σχετίζεται με τη συμπλήρωση των μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας των σιδηροδρόμων υπάρχουν 25.000 μετοχές με 140 δρχ. εκάστη. Καταστατικό και χρήση σιδηροδρόμου εις την Αττική κατά τας διατάξεις της 4/5/1882 που κυρώθηκε στις 22/6/1882 ΑΜΖ Νόμος. Η επόμενη συνέλευση (13.11.1882) της εταιρείας των μεταλλουργιών Λαυρίου εκπροσωπείται από 9.188 μετοχές και η εταιρεία αναλαμβάνει έργα κατασκευής των σιδηροδρόμων της Αττικής και ανακοινώνει την ίδρυση ανωνύμου εταιρείας σιδηροδρόμων 4/5/1882 και 22/6/ ΑΜΖ νόμος. Η δημιουργία των σιδηροδρόμων αναφέρεται πρώτιστα στην έκθεση του Ιουλίου του 1883 και στην έκθεση της 7/3/1883, όπου η εταιρεία ανέλαβε την υποχρέωση για την κατασκευή των σιδηροδρόμων Αττικής. Χρειάσθηκε να τροποποιηθεί το καταστατικό της εταιρείας για να αναληφθεί μια τέτοια πρωτοβουλία και να εγκριθεί από την κυβέρνηση. Το Β. Διάταγμα της 12/3/1883 εγκρίνει την ίδρυση των σιδηροδρόμων Αττικής.

Η εταιρεία ξεκινά διαπραγματεύσεις για συνομολόγηση δανείου 2.000.000 φρ. ή 80.000 στερλίνων με τραπεζίτη εγκατεστημένο στο εξωτερικό που θα εξοφληθεί σε 17 έτη [τόκος 6,5% και χρεολύσιο 31/4] ετήσια χρεολυτική δόση 8.000 στερλίνες. Το επόμενο ζήτημα που αφορά την κατασκευή σιδηροδρόμων είναι η παράδοση και η χρήση της γραμμής από Λαύριο μέχρι Κερατέα από το τέλος του 1883 μετά τα έργα ισοπέδωσης. Το επόμενο βήμα είναι το τμήμα από Κερατέα μέχρι Μαρκόπουλο. Παρά τις προσπάθειες για επιτάχυνση των εργασιών, αυτές βράδυναν ένεκα των απαλλοτριώσεων των γαιών. Αποφασίστηκε μάλιστα να δοθεί το τμήμα της γραμμής μέχρι το 6ο χιλιόμετρο σε εργολαβία και αντίστοιχα το τμήμα μέχρι το Μαρούσι. Οι εκθέσεις των διοικητικών συμβουλίων αναφέρουν μετέπειτα ότι η κατασκευή και η λειτουργία των σιδηροδρόμων αποδίδεται στην εντατική εργασία και στο ζήλο των εργαζομένων και ιδιαίτερα του διευθυντή της εταιρείας κου Ρίζου.

Από το 1884 και μετά ξεκινά και επίσημα η λειτουργία των σιδηροδρόμων Αττικής από το Λαύριο μέχρι την Αθήνα και την Κηφισιά μήκους 76 χλμ.

Οι σιδηρόδρομοι της Αττικής στοίχισαν στην εταιρεία των μεταλλουργιών 71.000 το χιλιόμετρο. Απασχολούσαν 21 έμμισθους και 22 ημερομίσθιους υπαλλήλους στην κίνηση. Τη συντήρηση των γραμμών έχει αναλάβει το μηχανουργείο Λαυρίου, τη λογιστική παρακολούθηση και τις εν γένει παραγγελίες του εξωτερικού τα γραφεία της εταιρείας στην Αθήνα. Την εν γένει επίβλεψη των σιδηροδρόμων έχει αναλάβει η υπηρεσία που στεγάζεται στο σιδηροδρομικό σταθμό της Ομόνοιας σε ιδιόκτητο κτίριο.

Το διοικητικό συμβούλιο αποτελείται από τον Ανάργυρο Σιμόπουλο (πρόεδρο και βουλευτή Φθιώτιδας και Φωκίδας), Αθηνογένους (αντιπρόεδρο και διευθυντή της τράπεζας Κων/πόλεως), Παπανηλιόπουλο (πρώην βουλευτή Αττικής), Αλ. Κα-

μπά (δικηγόρο και νομαρχιακό σύμβουλο Αττικής) και Ζωγράφο (γεν. γραμματέα του υπουργείου των οικονομικών) και Β. Κάβα (τμηματάρχην του υπουργείου των οικονομικών). Υπάρχει όπως υπήρχε σχεδόν σε όλες τις επιχειρήσεις συνάφεια ανάμεσα σε πολιτικά πρόσωπα, οικονομικούς παράγοντες και στελέχη της εταιρείας. Γεν. Διευθυντής της εταιρείας ήταν ο Α. Κορδέλλας.

Αν θελήσει κανείς να αποτιμήσει την οικονομική κατάσταση των σιδηροδρόμων τα έτη 1890 και 1891, αυτή εμφανίζει κέρδη της τάξης των 233.527 δραχμών. Τα κέρδη της εταιρείας σιδηροδρόμων της περιοχής βαίνουν αυξανόμενα όπως φαίνεται από τους ισολογισμούς της και μετά την κατάργηση της διανομής των καθαρών κερδών διά νόμου η εταιρεία καταβάλλει 500.000 δρχ. το έτος 1891 προς καλλωπισμό της Κηφισιάς του σταθμού και της γύρω περιοχής.

Σημειώνεται όμως ότι από την αρχή του έτους 1891 και μέχρι το τέλος του έτους τα έργα καλλωπισμού έχουν προχωρήσει πιο δραστήρια από ότι αναμενόταν και οι καταβολές της εταιρείας έχουν αυξηθεί. Άρα στο προσεχές έτος αναμένεται να έχουν ολοκληρωθεί τα έργα καλλωπισμού και η λειτουργία της εταιρείας των σιδηροδρόμων.

Πολλή σημαντική διαδικασία αποτελεί κατά την άποψή μου και το εσωτερικό δίκτυο της εταιρείας των μεταλλουργείων Λαυρίου που θεωρείται σημαντική διευκόλυνση για τη μεταφορά των μεταλλευμάτων. Η έναρξη της λειτουργίας του εσωτερικού δικτύου θεωρήθηκε άκρως απαραίτητη διαδικασία μετά την εξάντληση των εκβολαδικών και πλουσίων σωρών του Βερζέκου, Καμαρίνης, Συντερίνας Μπαρμπαλακίου, Χαρβάλου κλπ. που συνδέονταν με τους σιδηροδρόμους Καμαρίνης και τον εναέριο σιδηρόδρομο και τελικά έπρεπε να γίνει προετοιμασία για να αποφασισθεί η κατασκευή νέων σιδηροδρομικών γραμμών που κατευθύνονταν προς τις εκβολαδούχους θέσεις Νόριας, Καλλία, Αγριλέζας Λουλουκουκίου, Μάνδρας Σωτήρχου κλπ. όπου υπολείπονται σημαντικά ποσά εκβολάδων και η μεταφορά με κάρα θα ήταν πολυδάπανη και αδύνατη.

Ο εναέριος σιδηρόδρομος που συνδέει τις εκβολαδικές περιοχές, του Αρύ, Χαρβάλου και Μελισσίων Ιατρού, όπως τις αποκαλούσαν μέχρι το τέρμα του σιδηροδρόμου Καμαρίνης, δηλαδή στην περιοχή Δημολάκι, κατασκευάστηκε το 1883, έχει μήκος 1.840 μέτρα και ανεβάζει τις εκβολάδες σε ύψος 108 μέτρων. Ο παραπάνω σιδηρόδρομος εργάστηκε από 1.10.1883 έως 31.8.1888 για 28 μήνες σύνολο και μετέφερε εκβολάδες και σκωρίες 308 χιλιάδων τόνων.

Λειτουργούσε περιστασιακά, αφού η κατασκευή των σιδηροτροχιών δεν είχε ολοκληρωθεί και ξεκινά η κατασκευή του το 1891 με την πραγματοποίηση έκτακτων δαπανών. Τελικά εάν η κατασκευή των σιδηροτροχιών γινόταν πριν από κάποια χρόνια δεν θα επιβαρυνόταν το 1891 η εταιρεία με έκτακτες δαπάνες.

Το μήκος των εσωτερικών γραμμών ήταν 12.000 μέτρα χωρίς τις διακλαδώσεις, δηλαδή μόνον οι κύριες γραμμές. Δαπανήθηκαν έτσι πάνω από 360.000 δρχ. για

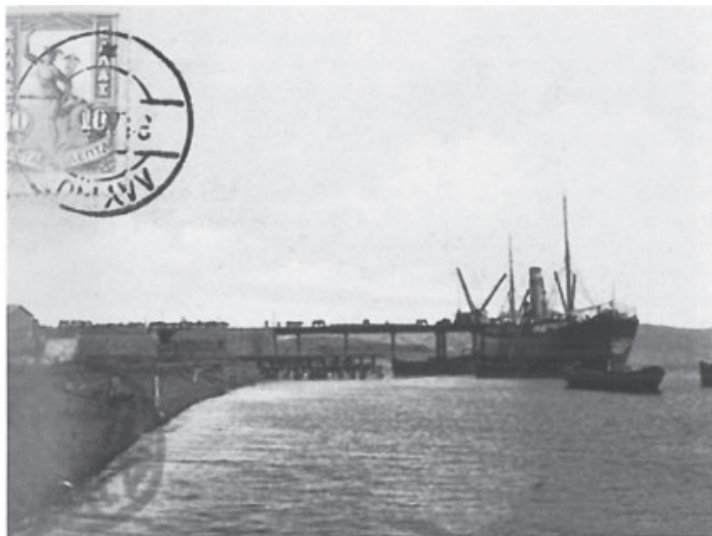
την ολοκλήρωση της διαδικασίας, αν λάβουμε υπ' όψη τη δαπάνη για την αγορά της ατμομηχανής "Καλλίας" και για την τοποθέτηση διαφόρων κλειδούχων που ανέρχεται σε 45.000 δρχ. όπως αναφέρεται στην έκθεση του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας . Οι εργασίες του σιδηροδρόμου το 1891 διπλασιάστηκαν λόγω των μεγάλων αποστάσεων αφού ο σιδηρόδρομος παραλαμβάνει μεταλλούχες ύλες και μεταφέρει επίσης σιδηρόλιθο από τη θέση Δασκαλειό που ανήκει στην εταιρεία και σε τρίτους. Το προηγούμενο έτος, δηλαδή το 1891, ο σιδηρόδρομος "Καλλίας" μετέφερε από το Δασκαλειό στα εργαστήρια αρκετούς τόνους σιδηρολίθου. Πριν δε από λίγο καιρό, δηλαδή στις αρχές του 1892, προσετέθη και η μεταφορά μεταλλευμάτων του Λαυρεωτικού Ολύμπου.

Η κίνηση του σιδηροδρόμου το 1891 ήταν 2.227.811 χιλιομετρικοί τόνοι. Καταλήγουμε λοιπόν στο συμπέρασμα ότι ο σιδηρόδρομος σαν μέσο εξυπηρετούσε σημαντικά τα εργαστήρια σε σχέση με τα περιφερειακά μεταλλεία. Η Καμάριζα για παράδειγμα συνδέεται με τα εργαστήρια με σιδηρόδρομο μήκους 5 χιλ. Επίσης η Καμάριζα συνδέεται με την περιοχή των Μεγάλων Πεύκων με σιδηρόδρομο 5 χιλ. και με τη θέση Δημολάκι με σιδηρόδρομο μήκους 5,5 χιλ. στην οποία περιοχή υπάρχει ο εναέριος σιδηρόδρομος.

Το σύνολο των γραμμών με τις διακλαδώσεις ήταν περίπου 23 χιλ. πλάτους ενός μέτρου, όπου εξυπηρετούνται από 8 ατμάμαξες από τις οποίες 6 είναι 22-28 τόνων βάρους η κάθε μία, 70-80 ίππους δύναμη και 2 μικρές 12 τόνων βάρους και 35 ίππους δύναμη. Το προσωπικό των σιδηροδρόμων Καμαρίζης αποτελείται από 1 τμηματάρχη, 7 ατμαξοδηγούς, 7 θερμοαστές, 3 τηλεφωνητές, 23 σταθμάρχες και τροχοπεδητές, 23 φύλακες και 18 αρχιτεχνίτες της συντήρησης των γραμμών.

Στο διάστημα από 1880 -1890 η συγκεκριμένη εταιρεία δεν πραγματοποίησε αξιόλογες επενδύσεις, διότι το 1890 ο διευθυντής της ελληνικής εταιρείας Ανδρέας Κορδέλλας ισχυρίζεται ότι "η εταιρεία έχει αξιολογότερον ορυκτολογικόν πλούτον, αλλά ο τρόπος επεξεργασίας... κωλύει την εταιρείαν να πραγματοποιεί κέρδη ανάλογα" και ότι "εν Λαυρίω τα μέσα της προπαρασκευής και της καμινεύσεως, ευρίσκονται έτι, ούτως ειπείν, εν τη παιδική αυτών ηλικία". Γιατί το λέμε αυτό; Διότι η εταιρεία Roux (αργότερα Ελληνική Εταιρεία Μεταλλουργείων Λαυρίου) για οκτώ χρόνια που λειτουργούσε παρήγε το 3,7% της παγκόσμιας παραγωγής μολύβδου. Απασχολούσε μαζί με τη Γαλλική εταιρεία το 40-50% του συνολικού αριθμού των εργαζομένων και οι δύο εταιρείες κάλυπταν τον 19ο αιώνα το 10% του εξαγωγικού εμπορίου της χώρας σε μολύβδο.

Έπεπα από αυτή την παρέμβαση του Λαυρίου, τόσο στο ελληνικό όσο και στο παγκόσμιο σκηνικό, θα ήταν σκόπιμο να υπάρχει κάποια αναπαλαίωση και συντήρηση των μνημείων εκείνης της εποχής με σκοπό την προσέλκυση επισκεπτών και μελετητών της ιστορίας του Λαυρίου ως company town, όπως αναφέρεται στη διδακτορική μου διατριβή.



Αποβάθρα της
Γαλλικής Εταιρείας
στο Λαύριο (ΕΛΙΑ)



Η συνοικία
Κυπριανού στο
Λαύριο (ΕΛΙΑ)



Γενική άποψη των μεταλλείων στο Λαύριο (ΕΛΙΑ)



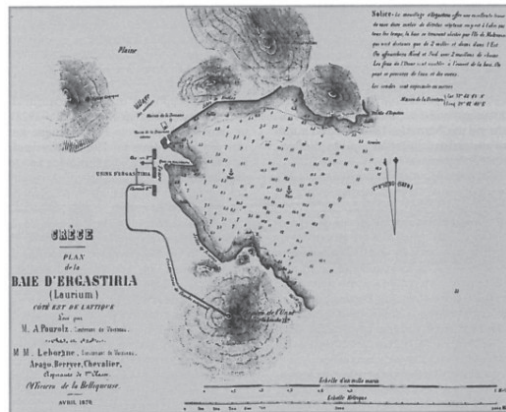
Άποψη του λιμανιού του Λαυρίου



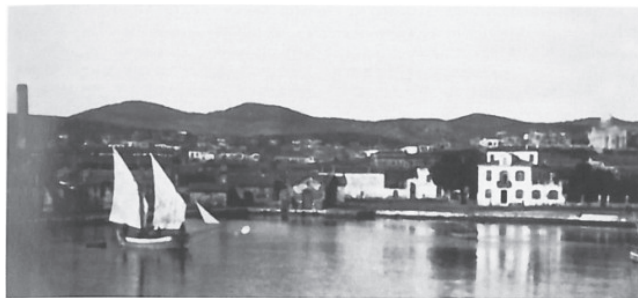
Λιμενικές εγκαταστάσεις της Γαλλικής Σκάλας της εποχής του Μεσοπολέμου (Γ.Κ. Μάνθος, *Μεταλλευτικό - Μεταλλουργικό Λαύριο*, Λαύριο 1990)



Το λιμάνι του Λαυρίου το 1869 με τις εγκαταστάσεις της γαλλικής εταιρείας και τον πρώτο οικισμό (A. Cordella, Le Laurium, Μασσαλία 1869)



Το λιμάνι του Λαυρίου σε γαλλική ναυτική χάρτη του 1870. Διακρίνονται οι χώροι των εγκαταστάσεων της γαλλικής εταιρείας Ρουκ, οι φάρνοι, η δεξιόθιση και το τελωνείο, ο καπναγωγός και το εργατικό χωριό (A. Cordella, Le Laurium, Μασσαλία 1869)



Αποψη του λιμανιού του Λαυρίου



Ιστιοφόρα στα λιμάνι του Λαυρίου

